

[立法會經濟發展事務委員會會議 19.7.2011]

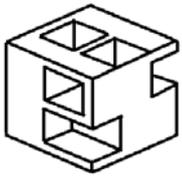
工程界社促會就《香港國際機場 2030 規劃大綱》的議題所發表的意見

盡快落實第三條跑道 提早規劃第二個機場

香港機場管理局（機管局）於六月二日公布名為《香港國際機場 2030 規劃大綱》（《2030 規劃大綱》）的香港國際機場 20 年發展藍圖，並徵詢持份者及公眾就機場未來的發展方向發表意見。《2030 規劃大綱》提出兩個發展方案。第一個方案是維持現有雙跑道系統，這個方案只能應付香港的中期至 2020 年航空交通需求。第二個方案是興建一條新跑道（包括興建第三條跑道及相關的客運大樓、飛行區及停機坪設施）以提升容量，使機場可應付直至 2030 年及以後幾年的航空交通需求，希望進一步鞏固香港作為區域及國際航空中心的優越地位。

香港是一個外向型經濟城市，香港國際機場不僅是交通基礎設施，方便人流及物流，更是國際航空樞紐，對於促進香港的環球連繫，以及保持香港作為國際商業中心及亞洲國際都會的地位，尤其重要。為香港創造巨大經濟價值，對於香港四大經濟支柱產業（包括金融、貿易及物流、旅遊，以及工商業支援及專業服務業，合共佔本地生產總值 57%）至關重要。香港在國家的發展策略中具有重要的功能和定位，這在今年 3 月公布的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》中亦具體說明中央支持香港鞏固和提升競爭優勢（包括鞏固和提升香港國際金融、貿易及航運中心的地位）；支持培育新興產業，發展六項優勢產業；以及支持深化內地與香港的經濟合作。故此，我們的國際機場一定要有足夠的容量以應付維持這個樞紐機場的增長。

比較《2030 規劃大綱》提出的兩個發展方案，第二個方案即興建一條新跑道以提升容量比較可取，此方案是一項較有前瞻性的規劃。縱觀珠三角的廣州白雲及深圳寶安機場均計劃增至 5 條及 3 條跑道，亞太區如上海浦東和首爾仁川計劃增至 5 條跑道，而曼谷蘇凡納布亦計劃增至 3 條跑道；再看倫敦及紐約是 800 萬人口城市，分別有 5 個和 3 個機場，北京首都機場正計劃興建第二個國際機場，可見全球航空業的競爭劇烈，我們要盡快規劃及興建第三條跑道，以確保國際航空樞紐的地位。同時隨著珠三角的經濟增長，香港國際機場必須興建第三條跑道，提升機場的升降量和競爭力，才可以與珠三角其他機場合作為地區服務。



工程界社促會

Association of Engineering Professionals in Society Ltd

目前約有 65,000 人在香港國際機場工作。方案 2 可於 2030 年將直接職位增加至 141,000 個，遠比方案 1 的 101,000 個職位為多。至於間接職位由現時的 124,000 個增至 199,000 個，亦比方案 1 的 143,000 個職位為多。香港特區政府現正推出的十大基建工程將會在未來數年間陸續完成，興建第三條跑道將會在二至三年後開始施工，可以給從事工程及建造業三十多萬人員有連貫性的工作量，非但工程及建造界的就業有保障，其他周邊行業也受惠，可免失業危機。

方案 2 涉及重大投資，投資額按 2010 年價格計算約為 862 億港元，按付款當日價格計算則約為 1,362 億港元，其中約 150 億港元用於填海工程上。這項發展需要填海拓地約 650 公頃，當中約 40% 的建議填海工程範圍位於香港規定的污染泥料卸置坑上，該地方已不是自然海床，海洋生態價值相對不高。在填海興建第三條跑道時，將採用特別的工序 – 「深層水泥伴合」填海法。從工程角度看，這種填海方法是可以減少對污泥的干擾，確保減低對海洋生態的影響，預期填海工程不會對香港西北部水質管制區的水質有重大的改變，可見機管局對環境保護的重視。在研究及設計興建第三條跑道時，機管局須根據《環境影響評估條例》的規定進行全面評估。在配合香港國際機場的未來發展之餘，盡力減少對環境造成影響，為香港建設可持續發展的未來。

機場管理局提出的第一個方案，提升現有雙跑道效能，祇能滿足到 2020 年的需求，或可作為短期權宜之策。建議的第二個方案，興建多一條跑道，可滿足到 2030 年及以後幾年的需求，但却未有考慮更長遠的需求，頂多可作為中期之計。由於第三條跑道在運作中的機場旁邊興建，並位於污泥坑上，將會有很多安全及環境限制，加上「天價」的預算導至批核需時，從規劃、批核、研究、設計、建造、至營運測試，有可能需時 10 多年。第 3 條跑道建成之日便是設計飽和之時，到時候我們在未來機場規劃上重蹈覆轍。

其實重大基建的規劃期至少需要 30 年。對香港國際機場祇作 20 年規劃是不足夠的。即是說我們今天應為 2030 年後至少多 10 年的機場發展作出部署。綜觀機場管理局第三條跑道的方案，問題多多，包括千多億港元昂貴的建造費，處理污泥坑污泥技術的可行性、中華白海豚保育、空域不足、融資困難等。我們相信這些都是可以解決的技術問題。然而由於受制不利的地理因素，現機場基本不可能再建第 4、第 5 條跑道，發展潛力局限，不大可以應付 2030 年以後隨之而來空運量的高速增長。由於規劃需時，我們建議在第 3 條跑道落實後，應該馬上進行第 2 個機場的規劃。

工程界社促會

2011 年 7 月 8 日